EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 14

Nº 14

Mayo de 2.006

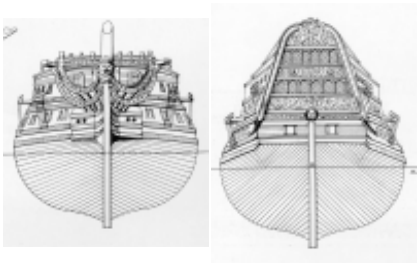
Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada: 1.832 suscriptores

ISSN 1699-4310

Revista de Modelismo Naval Nº 14

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

Borja Cabellos
Francisco García
Pedro Mangado
Pablo Romero Rodríguez

Dirección y maquetación:
Borja Cabellos
astillero@ya.com
http://www.aranako.com
http://www.cuadernamaestra.com/

Índice:

Editorial 2

Modelismo naval en Polop de la Marina 3

De compras por Madrid 10

Navio San Nuño de 80 cañones el modelo de un modelo 14

Lezo vs Nelson 18

EDITORIAL

Decía alguien en algún momento y lugar que "la experiencia es la madre de la ciencia".

Y otro que "la necesidad aguza el ingenio".

Y luego está aquel que dijo: "cada maestrillo tiene su librillo".

Grandes verdades que desde el punto de vista un tanto egocéntrico de modelista naval, nunca fueron tan cierto como con esta afición que compartimos.

Un ejemplo claro es el siguiente: digamos que nos juntamos una serie de modelistas, de distintos niveles, enfoques y extracciones, no solo sociales sino culturales e incluso lingüísticas.

Y pongamos que como ha ocurrido en Polop 2006, dado que somos gentes intrínsecamente buenas, aparte de compartir una comida, marujear de lo lindo, criticar a los que no están para defenderse y pasarlo positivamente bien durante unas horas, decidimos compartir esos "librillos" o al menos algunos de sus párrafos.

El resultado final es el aprendizaje, y de este aprendizaje, la mejora y de la mejora la autosatisfacción y por tanto la autocomplacencia y finalmente engrosamos nuestros egos ya de por si potentes por cuanto que hacemos algo minoritario, satisfactorio y estupendo.

¿Dónde quiero ir a para?. En realidad a ningún sitio. Solo pretendo alabar, de una forma retorcida y difícil a un compañero que tuvo a bien llevarnos una posible solución para el calafateo de las cubiertas, y cuyo método y nombre no voy a escribir mientras no haga la prueba, que estoy seguro será un éxito.

Pero en todo caso: ¡gracias por poner tu cerebro trabajar y por compartir los resultados!

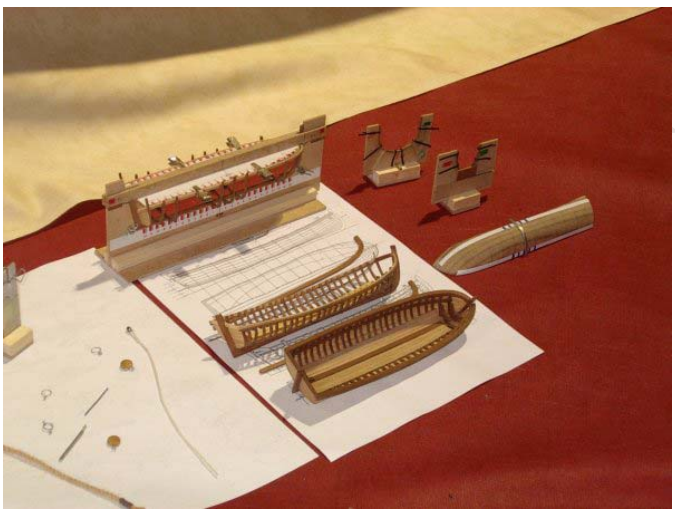
Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.
La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores. Tampoco se responsabiliza de las opiniones emitidas.

MODELISMO NAVAL EN POLOP DE LA MARINA

Borja Cabellos

Se ha celebrado, como todos sabéis, la VI semana del modelismo naval en Polop de la Marina, pequeña villa Alicantina.

En esta ocasión el motor o eje principal de este certamen, como viendo siendo habitual que lo haya, era la construcción de un puesto de combate lo más completo y cercano a la realidad posible, con todos sus pertrechos.



El resultado ha sido que hemos visto unas cuantas piezas de artillería con diversos tipos de acabados y enfoques en cuanto a su realización, pero en todo caso de alto nivel que solo por su contemplación justifican plenamente la visita a este pequeño pueblo.

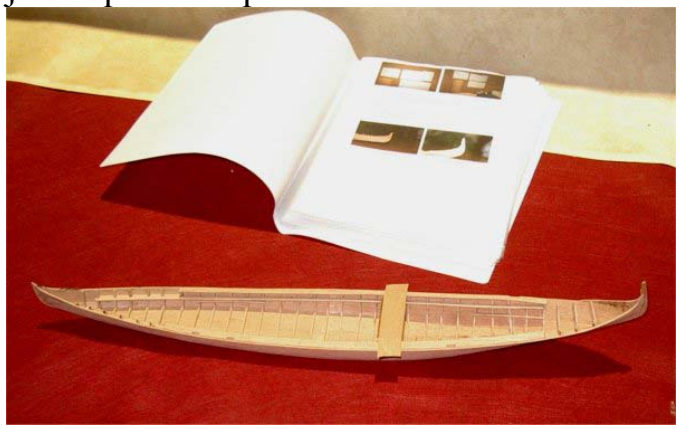
En cuanto al resto de las piezas mostradas, el que suscribe quedó un poco decepcionado pues si bien se pudieron contemplar algunas piezas de gran calidad y alto nivel en cuanto a su acabado y factura, por lo visto en otros años, el número de participantes, de piezas expuestas y en conjunto la calidad de la muestra ha sido algo menor que el de años anteriores, y una de las razones para ello, y sirva como pequeño tirón de orejas a la organización, ha sido la coincidencia de fechas con otras muestras, como la de Torrevieja.

Aún así, insisto, valió la pena visitar la exposición para encontrar, aparte de las piezas del concurso, algunas otras verdaderamente interesantes como las expuestas en estas fotografías.

Por lo demás, y que como casi siempre es lo más interesante en este tipo de eventos, la gente ha estado a la altura. Corrillos, cafés, apartes y cualesquiera otras formas de reunión entre modelistas para intercambiar bromas, ideas, alabanzas criticas y conocimientos, que hacen que

El Astillero
ranek0.com

cualquier evento de estas características justifique el desplazamiento hasta ellos.



Por último, pero no menos importante, constatar la presencia del historiador y novelista, amén de otros títulos y cargos que no vienen a cuento, de Luis Delgado Bañon, que ofreció una amena charla sobre (como no) el recientemente conmemorado evento de Trafalgar, y una no menos entretenida ronda de preguntas posterior..

Como colofón, y dado que el objeto de este articulo es sobre todo mostrar imágenes más que otra cosa, incluimos los resultados del concurso.

El Astillero
© www.Aranako.com

ACTA DE CONSTITUCIÓN DE JURADO Y RESOLUCIÓN DE PREMIOS

VI SEMANA DE MODELISMO NAVAL DE POLOP.

En Polop de la Marina a 23 de abril de 2006, a las 13.30- hrs, bajo la Presidencia de D. Vladimir Herrero Tarruella, se reunieron los siguientes señores vocales del Jurado que ha de resolver los premios de la VI Semana de Modelismo Naval:

Vocal 1: D. Joaquin Yarza Urquiza

Vocal 2: D. Juan García Pizarro

Vocal 3: D. Juan Rodríguez del Barrio

Vocal 4: D. Antonio Alcaraz Betoret

Vocal 5: D. Jose Manuel Rivas

Actua como Secretario del Jurado, al objeto de levantar la oportuna acta, el vocal nº 3 , D. Juan Rodríguez del Barrio.

Declarado validamente constituido el Jurado al reunir el quorum necesario para el funcionamiento de cualquier órgano colegiado a tenor de lo preceptuado en la Ley de Procedimiento Administrativo, se procedió a examinar y valorar las distintas fases en las que se divide la presente VI Semana de Modelismo Naval.

1º. FASE CONCURSO.

Consistente en aparejar un Cañón, con arreglo a las bases reguladoras del mismo. Resultando que se han presentado obras por los siguientes señores:

D. Pedro Sánchez Manso.

D. Ginés Ochoa Fraile

D. Francesc Ribas Vilàs

D. Máximo Agudo Mangas

D. Jose Luis Belmonte Arejula

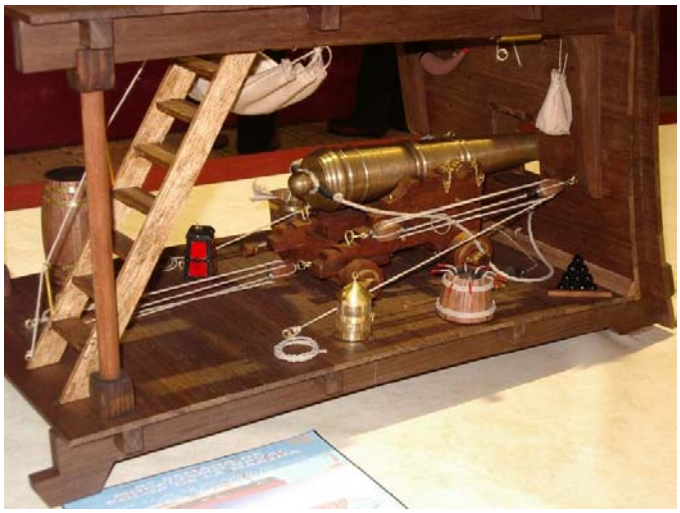
D. Antoni Barata Vendrell

D. Jose Carlos Sanz Cristóbal

D. Jesús Solis Martinez

D. Lázaro Ding

© www.Aragoneses



De las obras presentadas no queda excluida ninguna obra al ajustarse todas a lo requerido en las bases del concurso.

Valoradas las obras presentadas y admitidas por el Jurado previa deliberación se obtiene el siguiente resultado:

(Votos y puntuaciones)

Consecuentemente el resultado obtenido se resuelve ***(por unanimidad, o por mayoría, o con el voto particular de.....),*** *otorgar los siguientes premios:*

PRIMER PREMIO: a D. Lázaro Ding.

PREMIO JUNIOR:

Resultando que se han presentado obras por los siguientes señores:

Keight Richard

Eloy Fragoso

Arseni Kubrik

Consecuentemente el resultado obtenido se resuelve (por unanimidad, o por mayoría, o con el voto particular de.....), otorgar los siguientes premios:

PRIMER PREMIO: a D. Arseni Kubrik

PREMIO ESPECIAL TRAFALGAR:

Resultando que se han presentado obras por los siguientes señores:

Miguel Gerónimo García

Consecuentemente el resultado obtenido se resuelve ***(por unanimidad, o por mayoría, o con el voto particular de****.....), otorgar los siguientes premios:*

PRIMER PREMIO: a D. Miguel Gerónimo García

2º. FASE EXPOSICIÓN.

Resultando que se han presentado obras en la categoría exposición por los siguientes señores:

Jose Manuel Polo Luque

Eduardo Romero Icardo

Pedro Sánchez Manso

Luis Carlos Frade Pinilla

Keight Richard

Alfonso Varas Amado

Eloy Fragoso

Arseni Kubrik

Gines Ochoa Fraile

Juan José Carreto Pérez

Francesc Ribas Vilàs

Roger Mitchell

Miguel Gerónimo García

Máximo Agudo Mangas

© www.Aranako.com

Jose Luis Beamonte Arejula

Antoni Barata Vendrell

Jose Carlos Sanz Cristobal

Erik Bjurstrom

Ricard Llorens Sala

Angel Martínez Conde

Felipe Falcó Hornos

Ricard Llorens Sala

Jesús Solis Martinez

Lázaro Ding

Valoradas las obras presentadas y admitidas por el Jurado previa deliberación se obtiene el siguiente resultado:

(Votos y puntuaciones)

Consecuentemente el resultado obtenido se resuelve (por unanimidad, o por mayoría, o con el voto particular de.....), otorgar los siguientes premios:

Categoría E1

MEDALLA DE ORO: D. Eric Bjurstrom Barco: Enterprise

MEDALLA DE PLATA: D. Francesc Asensi Jou Barco: Xabec Mediterrani XVIII

MEDALLA DE BRONCE: D. Miguel Gerónimo García Barco: Santísima Trinidad

MEDALLA DE BRONCE: D. Eric Bjurstrom Barco: The Sword

Categoría E2:

MEDALLA DE ORO: D. Felipe Falcó Hornos Barco: Vikingo

MEDALLA DE PLATA: D. Francesc Rivas Vilás Barco: L´Orinolo

El Astillero
© www.Aranzko.com

Categoría E3:

MEDALLA DE ORO: D: Ricard Llorens Sala Barco: Barca Mitjana

MEDALLA DE PLATA: D. Antoni Barata Vendrell Barco: Soway Maid

MEDALLA DE BRONCE: D. Francesc Asensi i Jou Barco: Falua de maniobra S. XVIII

Categoría E4:

MEDALLA DE ORO: D. Francesc Rivas Vilas Barco: El Gori (Carboner)

MEDALLA DE PLATA: D. Pedro Sánchez Manso Barco: Mark Twain

MEDALLA DE BRONCE: D. Francesc Rivas Vilas Barco: Sir Charles Orr

MEDALLA DE BRONCE: D. Antoni Barata Vendrell Barco: Pierre Dure

Categoría E5:

MEDALLA DE ORO: D. Jose Carlos Sanz Cristóbal Barco: San Martín

MEDALLA DE PLATA: D. Ricard Llorens Sala Barco: Esperanza I

MEDALLA DE BRONCE: D. Juan José Carreto Pérez Barco: Neska

Categoría E6:

MEDALLA DE ORO: D. Alfonso Varas Amado Barco: Infanta Maria Teresa

MEDALLA DE PLATA: D. Jose Manuel Polo Luque Barco: Yamato

Categoría E7:

MEDALLA DE ORO: D. Ricard Llorens Sala Barco: Negrero Aurora 1784

El Asti
© www Ara

MEDALLA DE PLATA: D. Francesc Asensi Jou Barco: Astillero Mallorquin S. XIX

MEDALLA DE BRONCE: D. Angel Martinez Conde Barco: 8 febrero

Y no siendo otro el objeto de la presente, por el Sr. Presidente se levanta la sesión, firmando la totalidad de los asistentes, siendo las 13.30 hrs de lo que como Secretario, **CERTIFICO.-**

El Astillero
© www.Aranako.com

DE COMPRAS POR MADRID

Francisco García

Con motivo de una de mis visitas a Madrid, y en el caso que nos ocupa, con la excusa de asistir a una reunión de modelistas llamada "los 8 sillones" mal llamada así puesto que siempre hay más, y que no es objeto de este articulo, aproveché para ir de compras modelísticas.

Visité concretamente tres tiendas, dos de ellas en "*Madrid City*", y una tercera en las afueras, el pueblo donde vive mi anfitrión en dicha ocasión, y al que obligaciones familiares solo le permitieron acompañarme a una de ellas.

He de comentar como anécdota y con cierta vergüenza por mi parte que en casa de mis hospederos, felices padres de un enano de corta edad, me aloje en una habitación adyacente al taller de modelista de mi anfitrión, en una planta semisótano, confortable y silenciosa, tanto que según me enteré a la mañana siguiente, tras dormir como un oso en invierno, se produjo una noche de esas que dan los niños, en que hay lloros, carreras, luces encendidas e incluso, según me contaron a la mañana, ojerosos los felices (respecto a esa mañana es solo un decir) padres, hasta ladridos del perro.

Decía que lo cuento con una cierta vergüenza por mi parte por que debo reconocer que no oí, sentí ni padecí absolutamente nada esa noche, que dormí como un bebé feliz.

Yendo al grano he de contar que después del desayuno me fui, por desgracia solo, a Madrid (ellos dicen que bajé a Madrid), y mi primera vista fue para una tienda llamada **Hobby Map**.

La susodicha se encuentra en la Calle Narváez, número 47, y aunque la capital siempre en obras me dificultó la llegada, al final lo logré, dejando el coche bien aparcado, eso si, tras haberme metido, a causa del maremagno indicativo, en un calle por dirección prohibida. Valga en mi descargo que hubo más confusión y despiste que intencionalidad.

El Astillero
© www.Aranako.com

Llegado allí descubrí una tienda con dos hermosos escaparates, uno a la izquierda con una fabulosa maqueta de un tren eléctrico que daba la sensación de funcionar, aunque yo no lo vi, y otro a la derecha con lo que a mi me interesaba: cajas de montaje y modelos terminados.

El interior recogido, angosto y acogedor. Por las estanterías modelos, alguna cosilla construida y los típicos expositores con piezas de Artesanía latina y con maderas de esta misma marca.

Me atendieron de inmediato y solicité dos cosas: una maqueta que llevaba tiempo buscando, cuyo nombre me guardo para un posterior articulo, y en segundo lugar saber si podía ver un Santa Ana, que tenía curiosidad y por que no, unas ciertas "ganas".

El trato recibido fue amabilísimo; el barco en cuestión no lo tenían en la tienda pero fueron a buscarlo al almacén, a pesar de que insistí en que no iba a comprar, sin que solo quería verlo.

La caja, enorme, pesa como un muerto, y responde a la típica configuración del fabricante: cajas de plástico para organizar las piezas, y una presentación impecable. Quizá un poco cara, pero imagino que es por la novedad.

A lo que iba, salí de allí encantado por haber conseguido lo que buscaba y con la sensación de haber sido tratado con amabilidad por gente que sabe tratar a un cliente.

Mi segunda visita fue, como es obligado, a **Model Reyna**, que como todos sabéis está en la calle Desengaño, número 24, calle de mal aspecto y reputación donde las haya.

Aunque está céntrica y en junto a la Gran vía, o quizá precisamente por eso, fue sencillo encontrar un aparcamiento para el coche muy próximo a la tienda.

Una vez en esta fue como llegar al paraíso: modelos construidos en las vitrinas, cajas de montaje, accesorios a la vista en los mostradores, donde elegir casi cualquier cosa del tamaño necesario, maderas de varios tipos y todos los tamaños imaginables, vamos, el sueño del modelista.

Aproveche para adquirir unas bobinas de hilo negro y crudo para fabricar jarcias de las que se hablo en su momento en el foro ***La Cuaderna Maestra***, y aparte de eso me tiré una hora larga babeando de placer y sujetando las ganas de volverme loco y pegarle un estacazo a mi cartera.

El Astillero
© www.Aranako.com

En cuanto al trato, he de decir que hablé con dos personas, una señorita que creo recordar se llamaba Isabel, que me atendió de maravilla, y un señor, Salvador (creo recordar, soy un desastre) que imagino era el dueño, al que aquella me remitió cuando pregunte por los cabos, que en cinco minutos, bueno un poco más, me dio un par de lecciones teóricas de modelismo, y me resolvió algunas dudas que tenía, por lo que yo salí de la tienda, como podéis imaginar, encantado.

Hasta el momento mi día iba sobre ruedas, con la salvedad de tener que hacerlo en solitario, en contra de lo planeado, por las causas antes expuestas.

Asistí a la reunión antes mencionada, que no estuvo mal, conocí en persona a gente con la que había hablado a través de Internet, y descubrí una cosa curiosa: en general los modelistas somos unos tipos bastante arrogantes, pedantes e intolerantes en lo que se refiere a las críticas a nuestro trabajo, al menos en modo remoto (foros, chats, emails), y sin embargo, puestos juntos en una sala, hasta resultamos encantadores, lo que me lleva a pensar que el hecho de que la red de redes nos garantice un tanto el anonimato hace salir lo peor de nosotros mismos. Imagino que es normal tratándose de personas que se dedican a una afición muy personal, que requiere paciencia, dedicación y maestría en multitud de actividades, y que en general despierta la admiración de los neófitos.

Hecha esta puntualización en la que seguro que muchos coincidís interiormente, y ninguno reconoceréis hacerlo, volvamos a mi tercera visita.

Esta tuvo lugar en el pueblo en que vive mi anfitrión, Colmenar Viejo, la tienda se llama Hobby + y de la misma no voy a indicar la dirección por motivos que luego veréis. A esta visita ya iba acompañado por un ojeroso compañero.

El caso es que exteriormente la tienda no llama la atención, ya que solo es un gran portón metálico color gris azulado o azul grisáceo (cuestión de gustos). Pero la cosa cambia al traspasarlo: un gran espacio, realmente enorme, en el que se puede encontrar de todo: Warhammers, slots, modelismo en plástico y madera, todo tipo de radiocontrol, e incluso revistas de los diversos sectores que cito. Incluso unos fantásticos circuitos para correr con coches de escalextric.

El Astillero
© www.Aranako.com

Estuvimos un rato curioseando y mirando las existencias de modelismo naval, que realmente no eran muchas, aunque alguna cosilla interesante si que vi, pero es evidente que nada comparado con Reyna. Tampoco es una crítica dado que se trata de dos negocios diferentes.

Nos atendió una chiquita joven (no llegaría a los veinte) encantadora a la que expliqué que quería llevarme una de las revistas expuestas para su compra, de las que todos conocemos y compramos. Nos bajó algunas cajas, nos ofreció para consulta los catálogos; es decir, hizo su trabajo y lo hizo bien.

Pero, y este es el punto álgido y lamentable de mi relato, al requerir que me proporcionaran el CD que se suponía venia con la revista en cuestión este no aparecía.

La muchacha consultó con la que resultó ser no se si la propietaria o la mujer del propietario (que parecen lo mismo pero lo diferencia un abismo), y esta, con cara de mala uva, tono de voz insolente, pedante de narices, desagradable y desatenta, sin molestarse en dirigirse a mi, que era el cliente y el presunto comprador, le pegó una bronca a la muchacha (sin venir a cuento, os lo aseguro) y le dijo que si el CD no estaba que no podía hacer nada y que no me la vendiera.

Únicamente le faltó quitarme la revista de las manos.

Imaginaos mi sorpresa ante semejante actitud. El caso es que hable con la muchacha, le dije que si, que me quedaba con la revista aunque el CD no estuviera, le hice un par de consultas más para que se calmara, por que estaba a punto de ponerse a lloran tras el broncazo sin sentido de la energúmena, y cinco minutos más tarde salíamos de la tienda, jurándonos ambos pensarnos muy duramente si volver algún día a dicha tienda, y yo comprometiéndome interiormente a escribir este articulo para dejar constancia del tipo de "elementos" que aparecen por ahí.

El Astillero
© www.Aranako.com

NAVIO SAN NUÑO DE 80 CAÑONES EL MODELO DE UN MODELO

Pedro Mangado

En una conversación con mi amigo y gran modelista Ricard Llorens Sala comentábamos que modelo iba a presentar a la primera edición de un concurso original que se iba a celebrar en Madrid, el de los 8 sillones. Cuando le plantee la intención de llevar mi sección de la fragata Diana, me respondió "Ten cuidado no la vayan a pisar. Sácala de un bolsillo" El había visto mi modelo a escala 1:80 mientras que la suya es, por lo menos, cuatro veces mayor y habíamos estado haciendo chistes sobre el asunto.

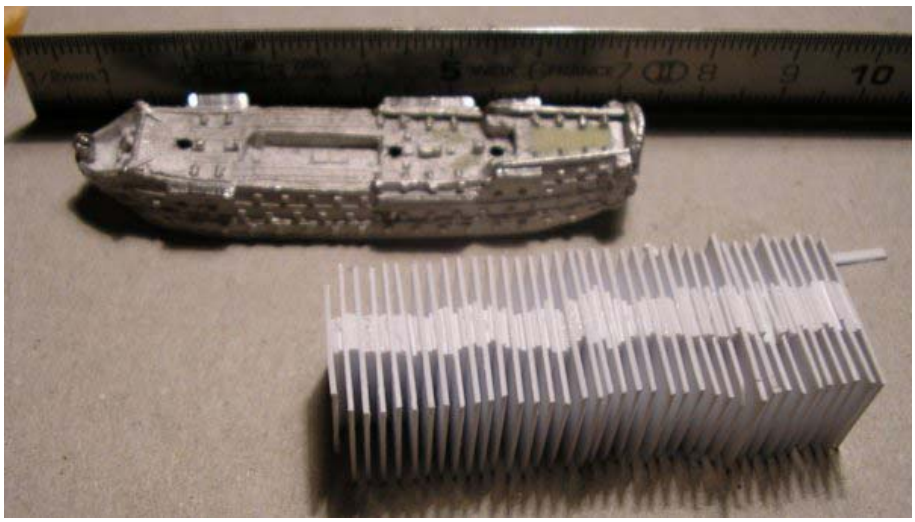
Lo del bolsillo me gustó y me propuse hacer un barco extremadamente pequeño sin importar otra consideración. Recordé que en la tienda "La flecha negra" había visto hacia mucho tiempo fichas de wargames que eran barcos. Inmediatamente (o sea, dos fines de semana después) me fui a ver si seguían teniendo. La primera sorpresa fue al enterarme de que la tienda había sido trasladada, pero con la "ficha" en el bolsillo, para comprobar que cabía, volví a casa y me puse manos a la obra.

Como soy de la opinión que el modelismo es, en gran parte, tener una idea clara en la cabeza y saber como la vas a realizar más que el trabajo meramente manual, empecé a pensar que hacer con la ficha. En primer lugar descarté las velas que suministraban porque, a escala, debían medir como tres metros de grosor. Me acordé del libro del maestro Sepherd Paine "Como construir dioramas" donde, uno de ellos es una escena en una caja negra de una reunión del Almirantazgo inglés. En el centro se ve un buque sobre el que parecen discutir. Inmediatamente decidí intentarlo porque era, precisamente, lo que buscaba. Desgraciadamente las explicaciones del libro son escuetas con respecto al barco y se centran en la preparación del resto de la caja negra. Como se puede comprobar la idea me la dio un amigo, el barco lo compré, el modelo lo tomé de un libro y del nombre no digo nada porque el destinatario de la dedicatoria, o mejor dicho, sus felices papás saben a quien me refiero.

De todos es conocida la existencia de los modelos de arsenal o astillero. Son los que se presentaban a escala antes del asiento del navío definitivo como muestra del resultado final.

El barco no va a llevar jarcias porque los que he visto de esta escala usan mallas de trazado perpendicular que hacen un

efecto bastante distinto al de los obenques de verdad. Durante un momento pensé en usar pelo humano (como el mismísimo Jack Sparrow), pero su durabilidad y la manera



de pegarlo, ya que no pensé en ningún momento en hacer nudos, me planteaban muchas dudas así que no lo llegué a emplear.

Solucionado de raiz el tema de la jarcia debemos empezar por quitar las líneas de molde y rellenar con masilla de epoxi las deficiencias de la fundición. Estos pasos son imprescindibles en cualquier pieza de metal que vaya a ser pintada posteriormente, ya que pretendemos conseguir una superficie lo más homogénea y libre de defectos para pintar, ya que, recordemos, la pintura no tapa los defectos, solo los colorea.

La parte más peliaguda es la obra viva y su estructura de cuadernas en una escala tan reducida. Esta claro que no se puede hacer pieza a pieza dado el tamaño del modelo. La solución es hacer mamparos con estireno laminado que se separan entre ellos mediante taquitos de estireno. Para hacer que al final parezca un casco es mas sensato hacer un bloque con esta estructura que iremos tallando que hacer los mamparos independientemente y pegarlos luego entre si.

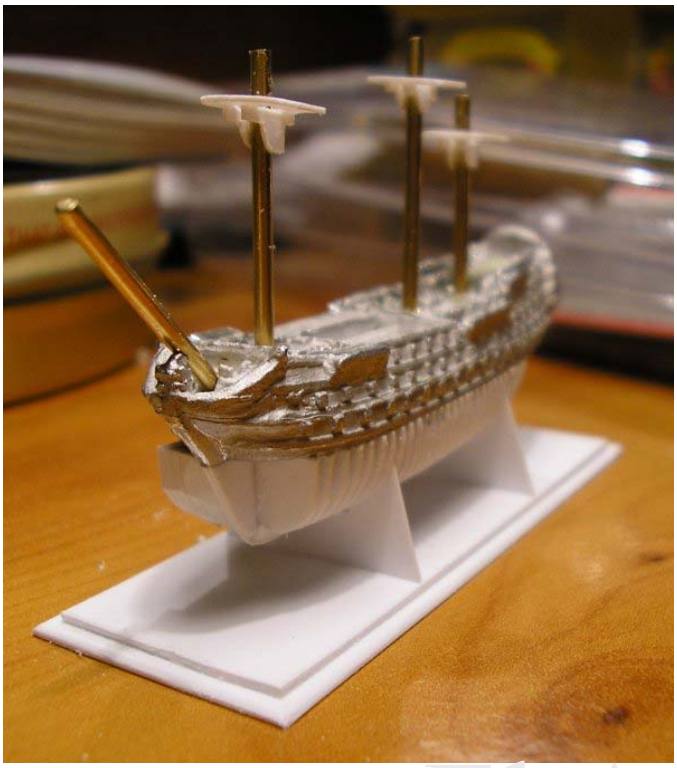
Yo, particularmente, puse dos "separadores" para hacer cada clara después de hacer un par de pruebas únicamente. Es un trabajo relativamente tedioso que solo consiste en pegar juntas un montón de piececitas pequeñas cuya única dificultad es hacer que uno de los cantos quede lo mas liso posible para que luego no haya excesivos problemas para pegarlo al barco.

Una vez hecha la estructura de las cuadernas hay que darle forma de barco. Se observa que faltan algunas de la proa, pero es que en esa zona hay que plantear las cuadernas de reviro como veremos mas

adelante. Para hacer que esto se parezca a un barco lo que yo usé fue la Dremel con una lija de tambor y un poco de pulso. Lo hice a ojo sin seguir ningún plano específico ni

El Astillero
© www.Aranako.com

ningún sistema constructivo. La más importante en referencia a las precauciones en esta fase es no pasarse con la lija, puesto



que no hay vuelta atrás y cualquier milímetro se nota una barbaridad por lo que hay que ir desbastando muy poco a poco. La segunda precaución de esta etapa es asegurarse de que la estructura esta bien pegada al casco. Yo use ciano en abundancia. Una vez pasada la lijadora, el estireno deja unas rebabas que se hace necesario quitar con una cuchilla bien afilada, pasando por los cantos hasta que quede solo la cuaderna limpia.

Ahora es el momento de plantear los palos. Es la parte más sencilla. Simplemente un trozo de latón de un diámetro mas o menos creíble nos bastará para los machos de los palos. Hay que perforar el casco para encajar los trozos de latón que formaran los palos teniendo cuidado con la inclinación del bauprés. En mi caso ha quedado un poco vertical, si bien dentro de los cánones de 45º de inclinación con la horizontal, pero era una disposición bastante limitada por el mascarón y la posición del agujero original que no se puede despreciar.

La altura de los palos puede sacarse de distintas tablas teniendo en cuenta la proporción con la manga, pero sin despreciar la mecha del palo, que en este caso hay que obtener de manera empírica poniéndolos en su sitio y midiendo desde la altura de la cubierta ya que la mecha es distinta encada caso dependiendo de lo profundamente que hayamos perforado el casco.

Para acabar los palos hay que hacer las cofas. Nuevamente entra en escena el estireno laminado. Simplemente con unos cortecitos con cutter aquí y allá, se sacan unas cofas de lo más aparente. La otra pieza necesaria son los baos y las cacholas. Dado lo pequeño del modelo las haremos en la misma pieza de estireno y no haremos las crucetas. En total deben salir seis complejos bao-cachola, dos para cada palo. Se fijan a su posición con un poquillo de cianocrilato y se dan por terminados los palos a la espera de pintura.

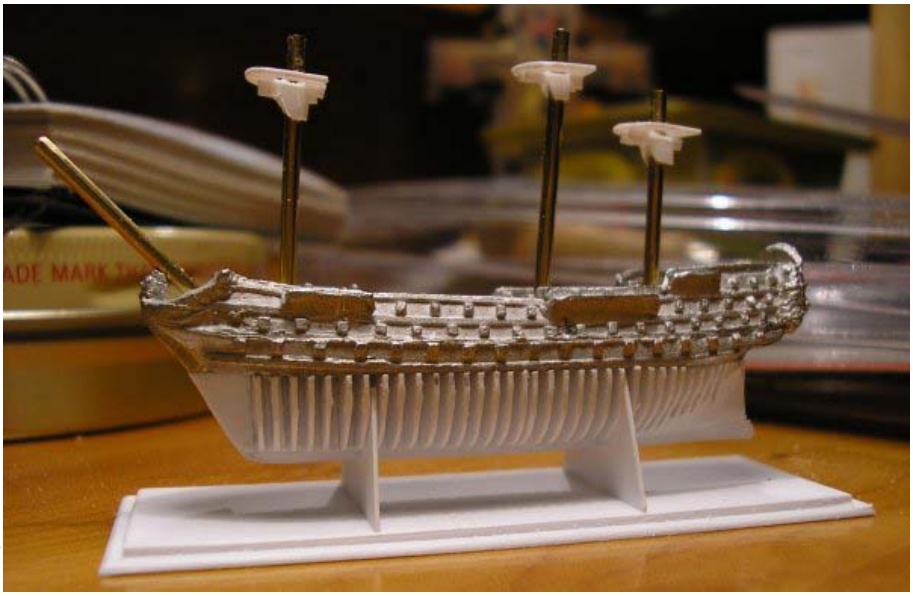
Volvemos al trabajo sobre el casco del cual falta la roda, la quilla y el codaste. Estos no tienen mas dificultad que la de cortarlos sobre estireno de doble espesor. O sea dos laminas juntas previamente pegadas. Los pegamos en su sitio y recortamos los sobrantes con un bisturí bien afilado. El ultimo ajuste puede realizarse con lima, pero teniendo la precaución de retocar las rebabas

El Astillero
© www.Aranaiko.com

que hagamos de la misma que hicimos con las cuadernas.

Para terminar el trabajo sobre el casco únicamente quedan los macizados de proa formados por la cuadernas de reviro, ya que los de popa salen solos al lijar la primera estructura. Para realizarlos deberemos pegar varias láminas de estireno juntas en sentido paralelo a la línea de crujía. Hay que tener precaución de que queden un poco sueltas para que al secar y lijar posteriormente queden trazos verticales que destacaran con las técnicas de pintura usadas. Hay que tener precaución para que la pieza que vaya pegada a la roda tenga su forma definitiva antes de pegarla en su sitio, ya que si no quedará tapando a la roda y será imposible que la forma siga una línea creíble (véase la fotografía con el macizado de estribor colocado en su sitio y sin desbastar, salvo la porción que toca con la roda)

La peana se hace de forma sencilla con dos láminas pegadas sobre otro par de láminas más grandes y los cantos de ambos matados con lima. Las partes verticales de cortan empíricamente para que el modelo quede en la horizontal y se pegan a la base con el pegamento adecuado usando como molde el mismo barco, pero sin pegar al barco que todavía está sin pintar.



Continuara....

© www.Aranako.com

LEZO vs NELSON

Pablo Romero Rodríguez

Había pensado hablar sobre los hijos de la pérfida Albión, y de cómo tergiversan la historia y la maquillan a su favor. Tenía reunida gran cantidad de información, e incluso escrita la crítica, cuando decidí abandonar el proyecto por otro más ambicioso y representativo para lo que les quiero contar a vuestras mercedes.

Lentamente se va alejando el bicentenario de Trafalgar y los cientos de actos de conmemoración por parte de los ingleses. Espero que todo esto nos haya servido de lección. Como ya dijo Borja: «A ver cuando nos dejamos de pudibundeces estúpidas, orgullos trasnochados y dignidades mohosas dejando de quitar fiestas nacionales del calendario para no molestar a los vecinos».

Estoy desviándome del tema. Como ya he dicho no pienso criticar nada en este número de "El Astillero", eso lo dejaré a manos del lector. Todo lo cual me propongo con este artículo es sacar a la luz parte de las mentiras inglesas. Para conseguir lo que me propongo me bastará tan sólo con una simple comparación entre Lord Nelson y San Blas de Lezo.

BLAS DE LEZO	HORATIO NELSON
Nació en Pasajes, Guipúzcoa, en el año de 1687, y murió en Cartagena de Indias el 7 de septiembre de 1741, en el ataque de la invencible inglesa al mando de Vernon.	Nació en la localidad de Burnham Thorpe, en el condado inglés de Norfolk, el 29 de septiembre de 1758, y murió en 1805, en la batalla de Trafalgar
Se educó en un colegio de Francia y en 1701 sentó plaza como guardiamarina, embarcando en la escuadra franco-española. A la temprana	Hijo del reverendo Edmund Nelson y Catherine Suckling Nelson. Perdió a su madre a los nueve años. Aprendió a navegar en los

BLAS DE LEZO	HORATIO NELSON
edad de 17 años, embarcó de guardiamarina en el año 1704, en la escuadra del conde de Toulouse, donde entabló un combate contra la escuadra anglo-holandesa. Distinguióse en la acción Lezo, por su intrepidez y serenidad; ya que habiéndosele llevado la pierna izquierda una bala de cañón, siguió con gran estoicismo en su puesto de combate, mereciendo el elogio del gran almirante francés. Por su comportamiento, fue ascendido a alférez de navío.	estuarios en Norfolk e ingresó en la Marina Británica a los doce años. Su carrera naval comenzó el 1 de enero de 1771, en el buque de guerra *Raissonable*, comandado por Maurice Suckling, su tío materno. Adquirió una gran experiencia naval durante los años siguientes, en los cuales navegó en un buque mercante.
Poco después fue ascendido a teniente de navío, y destinado a Tolón y allí combatió en el ataque que a dicha plaza y puerto dio el duque de Saboya, en 1707. Lezo se batió con su acostumbrado denuedo en la defensa del castillo de Santa Catalina, perdiendo en esta ocasión el ojo izquierdo.	En 1777 pasó a ser teniente de navío, destinado en las Indias Occidentales. Durante este período luchó en el ejército británico en la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos.
A los 23 de edad, fue ascendido a capitán de fragata y mandando una, en la escuadra de Andrés del Pez, llegó a hacer once presas, la menor de 20 cañones, y una de ellas la del navío *Stanhope de 60*, volviendo a hacer muestras de su inagotable valor y el de su tripulación, al enfrentarse a un navío que le triplicaba en fuerza.	A los 20 años, en junio de 1779, ascendió al cargo de capitán, al mando de su primera fragata, Hitchenbrok, y sirvió en las Indias Occidentales (Antillas) al año siguiente.
Ascendió a capitán de navío en 1712. Tomó parte en las operaciones del segundo ataque a Barcelona, teniendo varios encuentros con el enemigo, en uno de los cuales recibió otra herida que le dejó inútil del brazo derecho.	En 1781 tomó parte en una batalla contra la fortaleza española de San Juan en Nicaragua. Ganó la batalla, pero su debilitada salud hizo que tuviera que regresar a Inglaterra por más de un año. Regresó al servicio naval y se le asignó la Albemarle, en la que continuó luchando contra los rebeldes americanos hasta el fin oficial de la guerra en 1783.
En 1714, también en la escuadra de Andrés del Pez, pasó a Génova para traer a España a la reina doña Isabel de Farnesio. Se preparó para la expedición de recobro de Mallorca, que tuvo lugar al siguiente año de 1715, tomando parte	En 1784, Nelson tomó mandó la fragata Boreas. Durante el desenlace de la guerra de independencia americana, fue asignado cerca de Antigua para evitar el comercio con naves americanas. Tras arrestar cuatro naves cerca de

© www.Aranako.com

BLAS DE LEZO	HORATIO NELSON
en ella y obligando a los mallorquines a someterse a Felipe V. Terminada la guerra de sucesión, al mando de la Escuadra de los Mares del Sur, y con el Lanfranco; su buque insignia, se dedicó a limpiar de piratas y corsarios aquellas aguas, capturando doce navíos ingleses y holandeses.	Nevis, Nelson fue demandado por sus capitanes por arresto ilegal. Éstos tenían el favor de los comerciantes de Nevis, por lo que Nelson podía ser llevado a prisión y tuvo que ser aislado en Boreas por ocho meses. La justicia se pronunció a su favor.
Después de siete años en este servicio Lezo tomó el mando de esas fuerzas navales del Mar del Sur, el 16 de febrero de 1723 capturó seis navíos de guerra, por un valor; sólo de su carga, de 3.000.000 de pesos. Durante este periodo realizó numerosas salidas en las que sostuvo combates, limpiando las aguas de Chile y Perú, de corsarios enemigos. Permaneció en los mares del Sur hasta el año 1730, en que fue llamado a España por orden del Rey.	A partir de 1789 vivió a medio sueldo durante años, hasta que la revolución francesa comenzó a desbordar los límites de Francia y volvió a ser llamado a su destino. Con el Agamemnon, de 64 cañones, en 1793, comenzó una serie de batallas y combates que le asegurarían un lugar en la historia.
A su regreso a España fue ascendido a Jefe de la Escuadra Naval del Mediterráneo. Viajó a Génova para cobrar los dos millones de pesos, pertenecientes a España, que retenían en el banco de San Jorge. Se personó en aquel puerto con seis navíos y exigió como satisfacción, que se hiciesen honores extraordinarios a la bandera real de España, so pena de bombardear la ciudad. El senado genovés cedió de inmediato ante la enérgica actitud del General español.	Fue destinado primeramente en el Mediterráneo, en una base cerca del Reino de Nápoles. En 1794, durante una operación conjunta en Córcega recibió un disparo en la cara, perdiendo el ojo derecho. En 1796, el mando de la flota del Mediterráneo pasó a manos de Sir John Jervis, y Nelson fue nombrado comodoro, en el mismo año en que España cambió su alianza a raíz de la firma con Francia del Tratado de San Ildefonso.
En 1732, a bordo del Santiago comandó la expedición contra Orán con 54 buques y 26.000 hombres llevados en 535 barcos de transporte. Orán fue rendida y Terminadas las operaciones se dirigió la escuadra a Cádiz. Bay Hassan reunió tropas de nuevo y sitió la ciudad. Con este motivo salió Lezo de Cádiz al socorro con seis navíos y 5.000 hombres. Logró ahuyentarlos y se dispuso a perseguir a la nave capitana de 60 cañones, que se refugió	El 14 de febrero de 1797, Nelson fue responsable en gran medida de la victoria en la batalla del Cabo de San Vicente, en la que tuvo como contendientes a la armada española, dirigida por Córdova, y la inglesa por Jervis. Destacó la tripulación del "Captain" que aborda al "San José" desde el "San Nicolás", que había servido de *puente* para llegar al "San José". El 25 de julio del mismo año, durante el asalto

© www.Arsenal.com

BLAS DE LEZO	HORATIO NELSON
en la ensenada de Mostagán, defendida por dos castillos y 4.000 moros. Lejos de amilanarse, Lezo entró tras el navío ignorando el fuego de los castillos, y consiguió incendiar el buque. Patrulló la zona durante cincuenta días, impidiendo que los argelinos recibieran refuerzos de Constantinopla. Finalmente, una epidemia debido a la corrupción de los alimentos le obligó a regresar a Cádiz.	a Santa Cruz de Tenerife, recibió un disparo del cañón apodado «El tigre». Le hirió en el codo derecho y perdió la mitad inferior del brazo. El Teniente Josiah Nisbet, hijastro de Nelson, estaba de pie detrás de él y salva su vida al practicarle un torniquete que evita la pérdida de sangre. Este fallido intento de ocupación de la más grande de las Islas Canarias fue un completo desastre maquillado por los británicos.
El 6 de junio de 1734 el rey le manifestó su aprecio y como recompensa a sus servicios prestados le promovió a teniente general.	Al año siguiente, Nelson recibió el título de Barón Nelson del Nilo por su victoria sobre los franceses en la batalla del Nilo.
El 23 de julio de 1736, fue nombrado comandante general de una flota de ocho galeones y dos registros, que escoltados por los navíos *Conquistador* y *Fuerte* habían de despacharse para Tierra Firme. Salió con su flota el 3 de febrero de 1737, llegando a Cartagena de Indias el 11 de marzo, quedando allí de comandante general de aquel apostadero, tan importante para la defensa del mar de las Antillas.	En julio de 1799 ayudó en la reconquista de Nápoles y recibió el título de duque de Bronte por el rey napolitano. Fue llamado de vuelta a Inglaterra por sus problemas personales y la decepción que causó su conducta profesional. Nelson fue nombrado vicealmirante en 1801 y pasó a estar bajo las órdenes del almirante Hyde Parker cuando éste recibió el mando de la flota enviada al mar Báltico para obligar a Dinamarca y Suecia a interrumpir su ayuda económica a Francia.
En noviembre de 1739, ya declarada la guerra con el Reino Unido, recibió noticias de que en Jamaica se estaba alistando una importante expedición con fuerzas de desembarco que llegaban de Europa. En febrero de 1740 tuvo Lezo noticias a través de un espía, que informó sobre los planes británicos para atacar a Cartagena; estas noticias y las de varias presas que hicieron de algunos buques españoles ricamente cargados, le forzaron a tomar precauciones extraordinarias. Situó dos navíos en Boca Chica serró la entrada con dos cadenas tendidas por fuera de los buque y puso en estado de defensa los castillos que guardaban aquélla.	Nelson fue colocado al mando de la defensa del Canal de la Mancha para prevenir la invasión de las tropas francesas. El 22 de octubre, se firmó un armisticio entre británicos y franceses, y Nelson, con una salud precaria, se retiró a Inglaterra. La paz duró poco y fue Nelson fue nombrado comandante en jefe del Mediterráneo. En el Victory, el navío asignado, se unió al bloqueo de Tolón, Francia, en donde se encontraban numerosas naves francesas, dirigidas por el vicealmirante Charles de Villeneuve y preparadas para invadir las islas Británicas. No volvió a pisar tierra firme durante dos años, hasta que su salud le forzó a retirarse a Merton, Inglaterra.

© www.Arsmilitaris.com

BLAS DE LEZO	HORATIO NELSON
El 13 de marzo de 1740 se presentaron ante Cartagena de Indias ocho navíos enemigos con dos brulotes, dos bombardas y un paquebote; después de reconocer la costa se acercaron las bombardas, abriendo fuego con materias incendiaria. Los cañones de la defensa no llegaban a las bombardas y estas continuaron éstos haciendo fuego durante los días 18 y 19. Lezo mandó desembarcar un cañón de 18 libras que puso en tierra, con el que consiguió ahuyentar a las bombardas con sus certeros disparos. Lezo formó con otros dos navíos, otra segunda línea de defensa de Boca-Chica; viendo los británicos esta vigilancia y preparativos, regresaron a Jamaica sin atacar.	Dos meses después, el 13 de septiembre de 1805, fue llamado a luchar contra la escuadra francoespañola, que se habían aliado y tomado refugio en el puerto de Cádiz. Después se dirigieron hacia las Antillas. Nelson inició la persecución, pero el enemigo consiguió evitarle y regresar a Europa. Los franceses se refugiaron en el puerto español de Cádiz, donde se les unieron más navíos españoles. Los británicos bloquearon la ciudad, pero Villeneuve en un acto de insensatez salió de la rada, ante las advertencias de los oficiales españoles, y entablaron combate frente a las costas del cabo de Trafalgar.
Finalmente Vernon cayó sobre Cartagena de Indias con sus 186 naves, 2.000 cañones y 23.600 combatientes. Lezo contaba con solo 2.830 hombres.	Nelson contaba con 27 naves, 2.200 cañones y 23.300 hombres. La combinada francoespañola estaba formada por 33 naves, 2.850 cañones y 26.000 hombres.
El general español puso su alma en la empresa e imbuyó el mayor entusiasmo a su gente, que fue la que llevó casi todo el peso en el combate. Consiguió la victoria, pero lamentablemente murió a causa de las numerosas heridas recibidas en combate.	Nelson aniquiló a la flota francoespañola en la batalla que allí se desarrolló el 21 de octubre de 1805, dirigiendo él mismo el ataque desde el buque insignia Victory; no obstante, fue herido mortalmente al negarse a cambiarse de uniforme. Murió poco después de conseguir la victoria.

El Astillero
© www.Arrantzale.com

Espero que tras haber leído las cronologías de estos dos marinos tengan claro quien era, es y será el mejor, por siempre y jamás. Es curioso como el mejor marino inglés es derrotado con facilidad por un "medio-hombre".

¡¡¡Viva Don Blas de Lezo!!!

Cortellini

Presa de la fragata Stanhope por D. Blas de Lezo

© www.Aranako.com